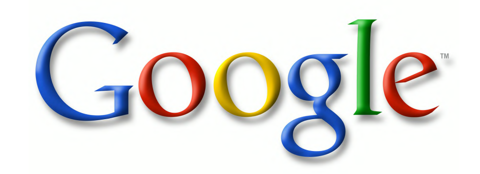
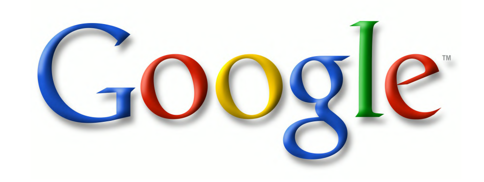
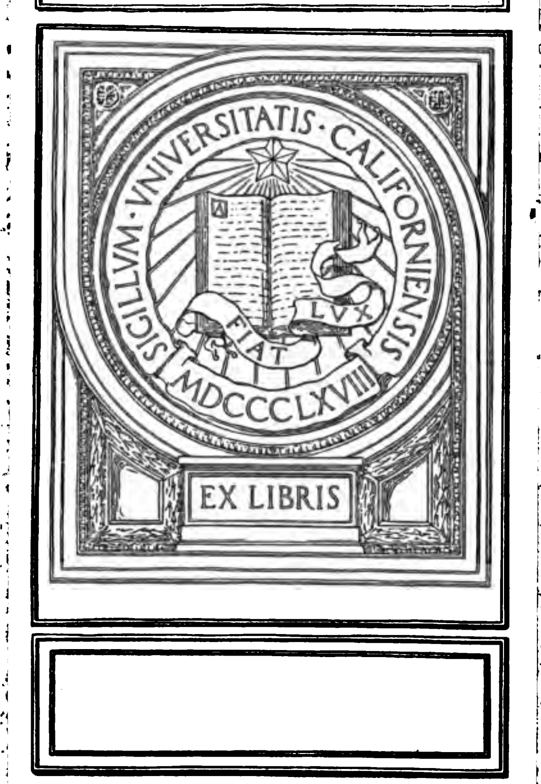
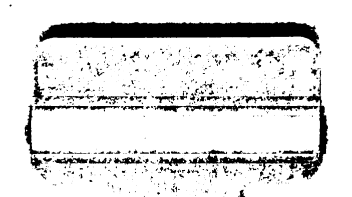





UC-NRLF
$B 100 333



·FROM·THE·LIBRARY·OF·
·PAUL N·MILIUKOV·
SIGILLVM·VNIVERSITATIS·CALIFORNIENSIS
FIAT LVX
MDCCCLXVIII
EX LIBRIS



D. I. Subotich.

Д. И. Суботичъ.

Amurskaia Zhelieznaia Doroga.

Амурская желѣзная дорога

и

Nasha politika.

НАША ПОЛИТИКА

na Dal'nem Vostokie.

на Дальнемъ Востокѣ.

Съ приложеніемъ копіи письма къ ген. А. Н. Куропаткину въ октябрѣ 1903 года.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
„Товарищество Художественной Печати“, Ивановская ул., 14.
1908.

Отъ автора.

Изъ всѣхъ 700 или 800 дѣлъ и вопросовъ, предложенныхъ нынѣ на разсмотрѣніе и рѣшеніе Гос. Думы, безспорно, крупнѣйшимъ и важнѣйшимъ нужно признать вопросъ о сооруженіи Амурской жел. дороги и «второй сибирской колеи». Рѣшеніе этого вопроса предопредѣляетъ все дальнѣйшее направленіе нашей внѣшней политики (какъ на Востокѣ, такъ и на Западѣ), а также и нашей внутренней политики въ области нашего государственнаго народнаго хозяйства.

Позволяю себѣ поэтому еще разъ предложить общественному вниманію тѣ мысли и соображенія по данному вопросу, которыя недавно были высказаны мною на страницахъ «Столичной Почты», дополнивъ ихъ тѣмъ, что писалось мною еще до японской войны, $4^1/_2$ года тому назадъ, въ полуоффиціальномъ письмѣ къ ген. А. Н. Куропаткину.

Промежутокъ этихъ $4^1/_2$ лѣтъ, столь богатый событіями, повлекшими во многомъ столь большія перемѣны, не вынуждаетъ, однако, меня къ большимъ и существеннымъ поправкамъ того, что было мною высказано до войны.

Попрежнему я думаю, что мы должны отказаться отъ расширенія сферы своего вліянія на Корею и Южную Манчжурію. Попрежнему я полагаю, что предметомъ нашего вниманія должна быть лишь одна Сѣверная Манчжурія, по которой проложена наша желѣзнодорожная магистраль, — это цѣнное культурное сооруженіе, служащее не однимъ только намъ, но и всѣмъ народамъ цивилизованнаго міра. Попрежнему я нахожу, что на Дальнемъ Востокѣ мы вовсе не представляемъ «большой силы» и «великой державы», а сообразно этому, и наша политика тамъ не можетъ и не должна носить характера «міровой политики», не можетъ и не должна задаваться такими несбыточными и неосуществимыми цѣлями, какъ «господство на Тихомъ океанѣ».

При всемъ этомъ, я безусловно присоединяюсь къ недавнему заявленію въ Гос. Думѣ нашего министра иностранныхъ дѣлъ, сказавшаго, между прочимъ, что «Россія съ особенной ясностью будетъ сознавать отнынѣ, что въ предѣлахъ своихъ азіатскихъ владѣній она обладаетъ неприкосновеннымъ историческимъ наслѣдіемъ».

Съ своей стороны, я иду еще далѣе: я полагаю, что здѣсь мы имѣемъ право охранять не только «наслѣдственное», — полученное отъ Муравьева-Амурскаго, — но и «благопріобрѣтенное», — цѣною большихъ жертвъ, затратъ и усилій созданное и достигнутое въ нынѣшнее царствованіе въ предѣлахъ Сѣверной Манчжуріи.

Отказываться отъ этого новаго нашего достоянія было бы преступнымъ малодушіемъ. Закрѣпленіе же за нами того положенія, которое создано здѣсь сооруженіемъ нашей желѣзнодорожной магистрали и событіями 1900 года, было бы наиболѣе надежнымъ средствомъ охраны нашего «историческаго наслѣдія» на Амурѣ. Наиболѣе же прочному закрѣпленію этого положенія, — въ обстановкѣ нынѣ сложившихся международныхъ политическихъ отношеній, — безусловно лучше всего содѣйствовалъ бы прочный, искренній и дружественный союзъ нашъ съ Японіею. Возможность такого прочнаго союза вполнѣ обезпечивается наличностью обоюдной выгоды для сторонъ его заключающихъ: и намъ, и японцамъ одинаково нежелательно, чтобы Манчжурія превратилась въ «растопленную плиту», сидѣть на которой, какъ намъ, такъ и японцамъ, было бы одинаково неудобно...

О такъ называемыхъ «стратегическихъ соображеніяхъ», въ виду ихъ неопредѣленности, у различныхъ военныхъ «авторитетовъ» могутъ быть различныя представленія. Что касается меня лично, то я склоненъ думать, что сооруженіе желѣзной дороги вдоль Амура и Шилки не только не представляетъ «безотлагательной необходимости», но даже, наоборотъ, является предпріятіемъ опаснымъ и невыгоднымъ: взамѣнъ воднаго пути, — служащаго для сплава съ запада на востокъ исключительно въ одну нашу пользу, а при пароходномъ движеніи обезпечивающаго намъ вдвое большую скорость, чѣмъ нашему возможному противнику, — сооружать желѣзнодорожный путь, — одинаково работающій въ обѣ стороны, — было бы только непростительнымъ «стратегическимъ промахомъ». Именно «по стратегическимъ соображеніямъ», на мой взглядъ, Амурскую желѣзную дорогу не только нѣтъ надобности строить, но даже, можетъ быть, было бы полезно разрушить, если бы она была выстроена...

Если же (какъ увѣряютъ нѣкоторые) на постройку этой дороги американцы готовы ссудить намъ 300 милліоновъ (за приличные, конечно, проценты), то и этимъ не слѣдуетъ соблазняться, ибо продавать русскую и японскую кровь за 300 милліоновъ такъ же нехорошо, какъ и за «тридцать сребренниковъ»...

Мартъ, 1908 г.

Амурская желѣзная дорога и наша политика на Дальнемъ Востокѣ.

Нѣкоторые изъ знакомыхъ мнѣ членовъ гос. думы обращались ко мнѣ съ просьбой или совѣтомъ высказать въ печати мое личное мнѣніе по интересующему всѣхъ въ данный моментъ вопросу о грандіозномъ (300-милліонномъ) сооруженіи Амурской жел. дороги, проектъ которой нынѣ внесенъ правительствомъ на разсмотрѣніе гос. думы и на дняхъ будетъ въ ней обсуждаться.

Исполняя эту просьбу и слѣдуя этому совѣту, я раздобылъ представленіе министерства пут. сообщ. въ гос. думу отъ 9 ноября 1907 г. и довольно внимательно его проштудировалъ.

На первыхъ же порахъ на меня произвело чрезвычайно сильное впечатлѣніе заявленіе министерства, дѣлаемое на 15-ой страницѣ этого представленія о томъ, что при сужденіи о данномъ вопросѣ приходится имѣть дѣло съ «*категорическимъ мнѣніемъ высшихъ компетентныхъ военныхъ учрежденій, придающихъ особо важное значеніе* скорѣйшему сооруженію»...

Мнѣ стало страшно... «Ну, что-жъ, думаю я, если тутъ «категорическое мнѣніе» да еще «высшихъ компетентныхъ учрежденій», такъ ужъ намъ, простымъ смертнымъ, и соваться нечего!»...

Однако, нѣкоторые стали возражать мнѣ, что я и самъ, молъ, «не лыкомъ шитъ», что какъ-никакъ получилъ образованіе въ Академіи Генеральнаго Штаба и прослужилъ свыше 10 лѣтъ на Дальнемъ Востокѣ, занимая посты довольно высокіе и отвѣтственные, что по данному вопросу я не только вправѣ имѣть свое собственное мнѣніе, но даже, въ обстановкѣ даннаго момента, нравственно *обязанъ* открыто и громко его высказать, хотя бы даже въ качествѣ частнаго человѣка и простого гражданина-избирателя.

Скрѣпя сердце, пришлось уступить этимъ доводамъ.

Итакъ, я попытаюсь высказаться.

Долженъ предварительно оговориться, что я, хотя и не принадлежу къ инженерному желѣзнодорожному міру, но отнюдь не являюсь противникомъ самаго широкаго желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи. Даже, напротивъ, я думаю, что въ данный моментъ оно является наиболѣе надежнымъ средствомъ къ поднятію производительности страны, къ уве-

личенію ея богатства и благосостоянія, а черезъ это и наиболѣе вѣрнымъ средствомъ ея внутренняго успокоенія. Сравнивая Россію съ весьма близкимъ къ ней по физическому и экономическому типу государствомъ, съ С.-Амер. Соед. Штатами, и видя поразительную разницу въ богатствѣ населенія и производительности этихъ двухъ странъ, нельзя не поставить этого явленія въ зависимости отъ такого бросающагося въ глаза факта, какъ то, что въ Соед. Штатахъ, при населеніи въ 80 милліоновъ, имѣется 335 тыс. верстъ жел. дорогъ, а въ Россіи, при 150 мил. населенія—только 64 тыс. вер. Сопоставленіе только этихъ цифръ показываетъ, что Россіи для столь же интенсивнаго использованія своихъ владѣній, какъ въ Америкѣ, необходимо «достроить» еще 566 тысячъ верстъ новыхъ жел. дорогъ. Развернувши даже самую максимальную строительную желѣзнодорожную дѣятельность,—на какую только мы способны, и которую проявили, кажется, въ 1896 году, когда въ постройкѣ у насъ находилось сразу до 4 тысячъ верстъ,—мы все же могли бы догнать Соед. Штаты только черезъ 140 лѣтъ, да и то лишь въ томъ случаѣ, если бы они съ дальнѣйшимъ строительствомъ новыхъ жел. дорогъ совершенно пріостановились...

Едва-ли при такихъ условіяхъ возможно возражать противъ рѣшенія нашего правительства открыть въ 1908 году строительныя желѣзнодорожныя работы на протяженіи 2-хъ тысячъ верстъ. Можно только, наоборотъ, пожелать, чтобы къ этимъ 2 тысячамъ присоединилось еще столько-же. Этимъ будутъ только использованы и пристроены къ полезному дѣлу всѣ наличныя свободныя рабочія руки, остающіяся нынѣ безъ работы и съ голоду доходящія до грабежей и разбоевъ.

Весь вопросъ сводится лишь къ тому, *гдѣ* будутъ предприняты эти строительныя желѣзнодорожныя работы.

Если бы, напримѣръ, наши «высшія компетентныя учрежденія», въ періодъ «бездумья», опираясь на силу 87 статьи осн. зак., рѣшили начать «безотлагательно» сооруженіе желѣзной дороги отъ Архангельска къ Чукотскому носу, вдоль всего побережья Ледовитаго океана, исходя изъ того безспорнаго «стратегическаго соображенія», что все это побережье ровно ничѣмъ (кромѣ льда) не защищено и не обезпечено, — то, разумѣется, намъ оставалось бы только просить о назначеніи медицинской экспертизы...

Конечно, я не хочу этимъ сказать, что линія Нерчинскъ-Хабаровскъ представляетъ собой то же самое, что линія Архангельскъ-Чукотскій носъ. Разница, конечно, есть; но несомнѣнно также, что найдется и нѣкоторая «аналогія»...

Главная аналогія заключается въ томъ, что на той и на другой линіи соображенія «*стратегическія*» отступаютъ передъ соображеніями «*термическими*». На страницѣ 10-ой министерскаго представленія мы находимъ между прочимъ указаніе, что на проектируемой линіи, въ средней части ея около рѣки Уркана, средняя годовая температура равняется—2,4 градуса холода... Этого совершенно достаточно, чтобы «охладить» даже са-

мыя пылкія упованія на проектируемую линію, какъ на таковую, о которой на предыдущей 9-ой страницѣ говорится, что она якобы имѣетъ «*исключительно серьезное значеніе*», и ея сооруженіе даетъ будто-бы «возможность содѣйствовать *колонизаціи и развитію культуры и производительности края*».

Я не знаю, изъ какихъ источниковъ черпали свои познанія объ Амурской области «компетентныя учрежденія» и составитель министерскаго представленія; но я посовѣтовалъ бы имъ раньше, чѣмъ произносить во всеуслышаніе свое «категорическое мнѣніе», побесѣдовать хотя бы съ имѣющимся здѣсь въ Петербургѣ довольно таки опытнымъ и свѣдущимъ агрономомъ, прожившимъ нѣсколько лѣтъ въ Пріамурьѣ и написавшимъ рядъ изслѣдованій объ условіяхъ земледѣлія въ Амурской области, — съ Н. А. Крюковымъ, — нынѣшнимъ директоромъ департамента земледѣлія. Для законнаго комплекта «двухъ свидѣтелей», вторымъ можно было бы опросить, ну, хоть профессора Краснова, который также совершилъ когда-то путешествіе по Дальнему Востоку и также достаточно компетентенъ въ оцѣнкѣ пригодности этого края для земледѣльческой культуры и колонизаціи.

Вкратцѣ, положеніе дѣла характеризуется слѣдующими данными: средняя годовая температура—2,4 холода; это, конечно, обусловливаетъ наличность «вѣчной мерзлоты», залегающей здѣсь уже на глубинѣ $^1/_2$ сажени; на такой «подкладкѣ», разумѣется не «апельсины зрѣютъ»... Вслѣдствіе безснѣжныхъ и малоснѣжныхъ зимъ какіе-либо *озимые* посѣвы здѣсь абсолютно невозможны, что же касается посѣвовъ *яровыхъ*, то и они сплошь и рядомъ или гибнутъ отъ заморозковъ даже въ концѣ мая, или же еще чаще погибаютъ отъ изобилія лѣтнихъ дождей, отъ которыхъ, при глинистой подпочвѣ, пашни обращаются въ болота, а посѣвы въ навозъ.

Вслѣдствіе всего этого, хотя въ удачливое лѣто урожай и достигаетъ «самъ 5 или 6», но такихъ удачливыхъ лѣтъ бываетъ очень немного, а потому *средній урожай* въ раіонѣ проектируемой линіи (по наблюденіямъ близъ Нерчинска и Хабаровска) нужно признать не болѣе «*самъ 3*»... На такомъ урожаѣ далеко не уѣдешь, и разговоры о будущей «культурѣ» и «производительности края» тутъ едва-ли умѣстны. Ко всему этому нужно добавить, что черезъ 5 или 7 лѣтъ сѣмена ржи и пшеницы здѣсь совершенно вырождаются и теряютъ способность къ дальнѣйшей производительности,—ихъ приходится замѣнять новыми, изъ Евр. Россіи или изъ Западной Сибири. Проф. Красновъ, наблюдая флору всего тихоокеанскаго азіатскаго побережья, пришелъ даже къ тому заключенію, что здѣсь, вслѣдствіе обилія лѣтней влаги и глинистой подпочвы, культура нашихъ злаковъ совершенно невозможна и что въ Китаѣ, Японіи и Кореѣ она издавна замѣнена культорою риса, а въ раіонѣ нашихъ Пріамурскихъ владѣній нужно ожидать съ земледѣліемъ того времени, когда откроется такая «разновидность риса», которая могла бы созрѣвать въ условіяхъ мѣстной температуры, до той же поры—возложить надежды на другія

средства существованія. Нашему крестьянину-пахарю на Амурѣ нечего дѣлать и онъ самъ здѣсь «вырождается» вмѣстѣ съ привычными для него злаками. Казаки, переселенные на Амуръ, уже давно отстали отъ земледѣлія и промышляютъ здѣсь рыболовствомъ и охотою, а больше всего околачиваются около пароходныхъ пристаней и почтовыхъ станцій...

Меня могутъ упрекнуть въ томъ, что я, начавши говорить о «стратегическихъ соображеніяхъ», съѣхалъ на соображенія экономическія и сельско-хозяйственныя. Но что же дѣлать, если они тѣсно между собою связаны? По моему мнѣнію, гдѣ нѣтъ мѣста первымъ, тамъ не можетъ быть мѣста и вторымъ. Какія же могутъ быть «стратегическія соображенія», когда рѣчь идетъ о краѣ, который по своей «непригодности» ни для кого не интересенъ, и на который никто поэтому «не позарится»?...

Болѣе 4-хъ лѣтъ тому назадъ, незадолго передъ войною съ Японіей, въ своей полуоффиціальной запискѣ,—поданной мною тогда бывшему военному министру А. Н. Куропаткину,—я писалъ между прочимъ слѣдующее:

«Нужно дать себѣ ясный отчетъ въ томъ, чего мы хотимъ на Дальнемъ Востокѣ, что намъ нужно, а главное, что намъ подъ силу. Японія, давно спорившая съ Китаемъ изъ-за протектората въ Кореѣ, рѣшила, наконецъ, споръ войною и силою оружія принудила уступить этотъ протекторатъ ей, чтобы имѣть возможность часть своего стѣсненнаго населенія пристроить въ Кореѣ. Что мы можемъ имѣть противъ осуществленія этого вполнѣ естественнаго и законнаго права, противъ этого жизненнаго вопроса Японіи?—Ровно ничего, и счеты Китая съ Японіей нисколько насъ не касаются. Опасаться же, что японцы чрезъ Корею, а китайцы чрезъ Манчжурію устремятся въ наши владѣнія и вытѣснятъ насъ изъ Пріамурья, едва-ли есть основаніе. Для народовъ южныхъ, субтропическихъ, къ каковымъ, по природѣ, нужно отнести также китайцевъ и японцевъ, предѣлъ территоріальнаго расширенія положенъ самими физикогеографическими условіями. Въ широтахъ нашего Пріамурья и китайцы и японцы уже бывали, но прочно не обосновывались и своимъ пребываніемъ здѣсь не дорожили. Этимъ отчасти объясняется почти полное непротивленіе Китая при занятіи нами Амура и столь же слабое сопротивленіе Японіи при занятіи нами южной половины Сахалина. Наоборотъ, что касается южной Манчжуріи и Кореи, то обратить ихъ въ русскія области мы не имѣемъ возможности, а удержать естественный притокъ избытка населенія изъ Шаньдуня, Джили и Японіи не только не въ нашей власти, но, пожалуй, даже и не во власти самого китайскаго и японскаго правительствъ, ибо этотъ потокъ бьетъ и катится сюда съ несокрушимою силою, которая уже и теперь опредѣляется внушительной цифрою 160 и 110 человѣкъ на кв. версту. Тутъ всякая борьба будетъ только напрасной тратой времени, крови и денегъ»...

Выводъ, который я тогда дѣлалъ изъ этого положенія,—какъ и изъ другихъ развитыхъ въ моей запискѣ,—гласилъ кратко слѣдующее: «Намъ необходимо по возможности ликвидировать свое предпріятіе въ Манчьжуріи, ликвидировать возможно скорѣе, полнѣе и тщательнѣе» *).

---

*) Болѣе подробно содержаніе моей записки было передано въ газетѣ «Наша Жизнь» за 1904 г., № 48, отъ 23 декабря, въ статьѣ «Нужна-ли намъ Манчжурія».

Но теперь дѣло не въ этомъ,—въ приведенной цитатѣ я хочу лишь указать на то, что главной «защитой» нашего Амура (и даже всего Пріамурья) служитъ его *неинтересность»*, его относительная *малоцѣнность»*. Конечно, если бы мы согласились отдать его японцамъ безъ всякаго сопротивленія; то они вѣроятно его взяли бы. Весьма возможно, что они не прочь были бы взять его и въ томъ случаѣ, если бы для этого достаточно было высадить 1—2 баталіона (какъ это было у насъ при Муравьевѣ-Амурскомъ), но когда ради такого пріобрѣтенія отъ нихъ потребуютъ цѣлую милліонную армію, то конечно они, отвернувшись и махнувши рукою, скажутъ, что «игра свѣчъ не стоитъ»...

На 2-й страницѣ министерскаго представленія мы читаемъ:

«Въ минувшемъ (1906) году, въ виду измѣнившихся, подъ вліяніемъ послѣднихъ событій на Дальнемъ Востокѣ, обстоятельствъ, вновь возникъ вопросъ о необходимости, и при томъ безотлагательной, соединенія рельсовымъ путемъ, въ предѣлахъ русской территоріи, уссурійской жел. дор. съ сибирской магистралью, въ цѣляхъ обезпеченія надежнаго пути сообщенія съ нашими дальневосточными владѣніями».

Все это очень рѣшительно; но... къ сожалѣнію,—мало убѣдительно. Когда мы попытаемся спокойнѣе вникнуть въ то, въ чемъ же именно заключаются эти «измѣнившіяся обстоятельства», произошедшія «подъ вліяніемъ послѣднихъ событій»; то для насъ станетъ ясно, что въ сущности никакихъ «измѣненій» на Дальнемъ Востокѣ не произошло. Попрежнему вдоль Амура апельсины не растутъ, а пшеница и рожь растутъ очень плохо; попрежнему средняя годовая температура здѣсь—2,4 холода; попрежноему край остается къ земледѣльческой культурѣ непригоднымъ; попрежнему онъ представляетъ безлюдную пустыню съ населеніемъ всего 0,4 на кв. верту; попрежнему къ Манчжуріи примыкаемъ съ сѣвера мы съ этою жалкою плотностью населенія, а съ юго-запада и юго-востока Китай съ 160 и Японія со 110 чел. на кв. версту; попрежнему преодолѣть силу этого давленія и сдѣлаться полными хозяевами въ Маньчжуріи отъ Амура до Портъ-Артура мы не имѣемъ надежды, или это намъ обойдется «себѣ дороже»; попрежнему возможное возникновеніе войны съ Японіей обусловливается не стремленіемъ Японіи отнять у насъ Пріамурскія пустыни, а наоборотъ, нашимъ налезаніемъ на голову японцамъ, нашимъ стремленіемъ вытѣснить ихъ изъ Кореи и стратегически связанной съ нею южной Маньчжуріи,—вытѣснить ее оттуда, куда она стремилась въ теченіе 4-хъ послѣднихъ столѣтій.

Только теперь (для тѣхъ, которые не знали этого раньше) выяснилось, что Японія населена не «япошками», а настоящими «японцами», которые—такіе же люди, какъ и мы, грѣшные, и которымъ «наступать на голову» не слѣдуетъ, ибо, вообще, ни во внѣшней, ни во внутренней политикѣ это—небезопасно»...

Мнѣ думается, что этотъ «главный выходъ» изъ «послѣднихъ событій» мы смѣло можемъ принять не только *къ свѣдѣнію*, но даже и *къ руководству*, отнюдь не поступаясь ни нашей національной «честью», ни

нашимъ «достоинствомъ». Это сдѣлать намъ тѣмъ легче, что, какъ 10 лѣтъ тому назадъ, такъ и теперь, ни Корея, ни южная Манчжурія, ни «незамерзающій портъ на Тихомъ океанѣ», ни даже самъ Тихій океанъ намъ совершенно не надобны, ибо дѣлать тамъ намъ нечего...

Что же касается сѣверной Манчжуріи, то, конечно, намъ нужно обезпечить въ ней спокойное пользованіе выстроенной нами желѣзнодорожной магистралью, проложенной по ея территоріи.

Для наиболѣе надежнаго и наиболѣе выгоднаго достиженія этой цѣли, я признаю только два средства:

1) *Прочный союзъ съ Японіей*

и 2) *Порто-франко во Владивостокѣ.*

Скажу о томъ и другомъ нѣсколько словъ въ поясненіе.

Союзъ съ Японіей,—который я отстаивалъ до войны и который отстаиваю и нынѣ,—по моему глубокому убѣжденію, это—самое надежное обезпеченіе мира на нашемъ Дальнемъ Востокѣ,—мира, одинаково необходимаго какъ для насъ, такъ и для японцевъ.

Пять лѣтъ тому назадъ мы могли заключить этотъ союзъ на весьма выгодныхъ для насъ условіяхъ, сохраняя за собой неограниченное вліяніе не только въ сѣверной Манчжуріи, но даже и въ южной и предоставляя японцамъ лишь одну Корею. Союза этого искала сама Японія и для заключенія его прислала въ 1902 году своего полномочнаго представителя, маркиза Ито. Къ сожалѣнію, мы были преисполнены тогда излишняго самомнѣнія и излишняго пренебреженія къ своимъ дальневосточнымъ сосѣдямъ. Въ результатѣ получилась война, которой мы такъ легко и съ такою пользою для насъ могли бы избѣгнуть...

Теперь, послѣ неудачной войны, мы конечно не можемъ разсчитывать на полученіе всѣхъ прежнихъ выгодъ отъ этого союза; но и теперь выгоды его были бы все же громадны. Главнѣйшей выгодой для обѣихъ сторонъ было бы *устраненіе* того разорительнаго и безплоднаго *напряженія силъ,* которое угрожаетъ истощеніемъ и Россіи, и Японіи. Въ союзѣ съ Японіей, совмѣстнымъ вліяніемъ, мы могли бы безъ особенно большихъ затратъ и напряженій установить и обезпечить тотъ миръ въ Манчжуріи, который въ южной ея половинѣ необходимъ японцамъ для обезпеченія съ тыла ихъ положенія въ Кореѣ, а въ сѣверной—необходимъ намъ для обезпеченія своей желѣзнодорожной магистрали. *Разоруженіе,* или *ограниченіе вооруженія Манчжуріи* одинаково полезно какъ для насъ, такъ и для японцевъ, а при двусторонней гарантіи неприкосновенности жизненныхъ интересовъ мирнаго населенія въ Манчжуріи, это будетъ выгодно и для самихъ китайцевъ. Теперь, когда японцы уже основательно сѣли на континентъ въ Кореѣ, обезпеченіе со стороны Манчжуріи и дружественный союзъ съ нами имъ даже сдѣлались болѣе необходимыми, чѣмъ это было прежде.

Возникшій нынѣ вопросъ объ упраздненіи снова порто-франко во Владивостокѣ, это, по моему,—одно изъ тѣхъ «недоразумѣній», которыя въ изобиліи сыплются въ послѣдніе годы на голову несчастной Россіи.

Упраздненіе порто-франко и установленіе таможенныхъ пошлинъ предпринимается обыкновенно или съ цѣлью поддержать возникновеніе мѣстной промышленности, или же въ интересахъ казеннаго фиска. Ни то, ни другое на Дальнемъ Востокѣ не имѣетъ у насъ мѣста. Никакой мѣстной фабрично-заводской промышленности у насъ тамъ не существуетъ на всемъ 4-хъ тысячеверстномъ пространствѣ отъ Байкала до Владивостока, и даже нѣтъ никакой надежды на возникновеніе ея въ ближайшемъ будущемъ. Значитъ, ни «охранять», ни «поддерживать» тамъ нечего и некого. Что же касается «фиска», то «объектовъ» для него, кромѣ той же самой «казны», здѣсь никакихъ другихъ не имѣется. На всемъ двухтысячеверстномъ пространствѣ отъ Срѣтенска до Владивостока здѣсь нѣтъ почти никакого другого населенія, кромѣ «пансіонеровъ» и «нахлѣбниковъ» все той же самой «матушки казны»: солдатъ, матросъ, офицеръ, чиновникъ и субсидируемый казною переселенецъ,— вотъ и весь составъ нашего «населенія» на всемъ Дальнемъ Востокѣ. Облагать *такое* «населеніе» пошлиной—это значитъ обложить ту же казну, это значитъ—собирать въ министерство финансовъ то, что будетъ внесено имъ же, какъ дополнительное ассигнованіе, въ министерства военное, путей сообщенія и земледѣлія. Такое перекладываніе изъ одного кармана въ другой, такое переливаніе изъ пустого въ порожнее едва-ли можно назвать разумной финансовой политикой...

Единственнымъ результатомъ такой «финансовой политики» будетъ только то, что на шею казны сядутъ еще нѣсколько лишнихъ тысячъ акцизныхъ чиновниковъ и таможенныхъ стражниковъ. Но лишнихъ «нахлѣбниковъ» у нашей казны на Дальнемъ Востокѣ и безъ того слишкомъ много...

Съ другой стороны, наличность порто-франко во Владивостокѣ заинтересовываетъ въ неприкосновенности и правильномъ функціонированіи нашей желѣзнодорожной магистрали въ Манчжуріи и японцевъ, и американцевъ, и англичанъ, и нѣмцевъ. Это — «охрана» нашей Китайской Восточной (Манчжурской) жел. дороги, пожалуй, даже болѣе дѣйствительная и надежная, чѣмъ военная охранная стража, обходящаяся намъ свыше 12 милліоновъ рублей ежегодно.

По увѣренію вышеприведенной цитаты изъ министерскаго представленія, «безотлагательное» сооруженіе Амурской жел. дороги будто бы необходимо намъ, какъ «обезпеченіе надежнаго пути сообщенія» съ нашимъ Дальнимъ Востокомъ. Но мы уже видѣли, что, при благоразумномъ направленіи нашей политики на Дальнемъ Востокѣ, такимъ «надежнымъ путемъ» можетъ стать для насъ и существующая уже Манчжурская жел. дорога. А если къ этому прибавить также уже существующіе желѣзнодорожные пути до Срѣтенска и отъ Владивостока до Хабаровска, да пароходныя сообщенія по всему Амуру, по Зеѣ, по Сунгари и по Уссури, то въ итогѣ получится «обезпеченіе нашихъ дальневосточныхъ владѣній» путями сообщенія не только вполнѣ достаточное, но даже бо̀льшее, чѣмъ сами эти «владѣнія» заслуживаютъ...

Таково, по крайней мѣрѣ, мое личное глубокое убѣжденіе.

Къ сожалѣнію, наши «высшія компетентныя учрежденія», рѣшающія въ данный моментъ судьбы России, этого убѣжденія не раздѣляютъ: ихъ «категорическое мнѣніе» настаивать въ министерскомъ представленіи на томъ, чтобы въ этомъ же 1908 году приступлено было къ сооруженію Амурской жел. дороги на всемъ протяженіи 2.040 верстъ, и чтобы вся она была закончена въ 1912 году, т. е. чтобы она была выстроена въ 4 года, которые, въ переводѣ на языкъ мѣстныхъ климатическихъ условій, дадутъ всего 24 мѣсяца строительнаго періода, а принявши во вниманіе іюльскіе и августовскіе дожди, можетъ быть, даже только 16 мѣсяцевъ...

Этого требуютъ якобы «высшія политическія и стратегическія соображенія», передъ которыми, конечно, «да молчитъ всякая тварь и да стоитъ со страхомъ и трепетомъ»!..

Дерзнемъ, однако, слегка прикоснуться къ этимъ «соображеніямъ» и оцѣнить ихъ достоинство и глубокомысліе.

Для сей цѣли сдѣлаемъ хотя бы слѣдующій маленькій подсчетецъ:

Для того, чтобы въ 4 года (или точнѣе, въ 24, а то, можетъ быть, и въ 16 мѣсяц. строительнаго періода) соорудить жел. дорогу въ 2.200 верстъ (съ вѣтвью на Благовѣщенскъ), необходимо развернуть работы сразу на всемъ фронтѣ и выставить рабочихъ всѣхъ видовъ (землекоповъ,каменщиковъ, плотниковъ, возчиковъ, и т. п.) около 80—100 человѣкъ на версту. Мѣстнаго населенія имѣется всего 0,4 чел. на кв. версту, считая въ этомъ числѣ кочевыхъ инородцевъ, дряхлыхъ стариковъ, женщинъ и грудныхъ младенцевъ. Значитъ, на мѣстныя рабочія руки разсчитывать совершенно не приходится. Не велика также надежда и на сосѣднее Забайкалье, въ которомъ весь небольшой избытокъ рабочихъ рукъ почти всецѣло занятъ уже эксплоатаціей жел. дороги и пріисковыми работами. Везти же такую массу рабочихъ за 6 тысячъ верстъ изъ Европ. России и Западной Сибири, конечно, немыслимо. Остается, значитъ, одно: пустить рабочихъ *китайцевъ* изъ сосѣдней Манчжуріи и изъ прославленнаго въ этомъ дѣлѣ Чифу (въ Шаньдунской провинціи). И такъ, сразу на *русскій, лѣвый* берегъ Амура, на все его протяженіе отъ Нерчинска до Хабаровска, будетъ выдвинута сразу 200-тысячная китайская рабочая армія. Эта армія останется здѣсь не только на время работъ по постройкѣ, но, вѣроятно, въ значительной своей части, и послѣ ея окончанія, такъ какъ нельзя же сооруженную въ безлюдной пустынѣ дорогу бросить безъ всякаго населенія, при всегда угрожающихъ снѣговыхъ заносахъ, размывахъ, обвалахъ и т. п.

Итакъ, ближайшимъ и непосредственнымъ результатомъ сооруженія Амурской жел. дороги (предпринимаемаго якобы по соображеніямъ, вытекающимъ изъ чувства несомнѣннаго патріотизма)—будетъ *окитаеніе всего нашего лѣвобережнаго Пріамурья;* на протяженіи 2.040 верстъ въ длину и около 150 вер. шириною...

Этотъ блестящій результатъ «стратегическихъ соображеній» усу-

губляется еще тѣмъ обстоятельствомъ, что изъ 300 милліоновъ, предназначаемыхъ на постройку, по крайней мѣрѣ, половина этой суммы должна попасть въ карманы этой 200-тысячной китайской арміи. Китай, значитъ, не только «завоюетъ» нашу обширную территорію, но и получитъ съ насъ весьма солидную «контрибуцію»...

Двѣнадцать лѣтъ тому назадъ, въ 1895 г., мы рѣшили нашу русскую дальневосточную жел. дорогу перенести въ Китай, а теперь, въ 1908 году, воспослѣдуетъ рѣшеніе сдѣлать «наоборотъ»,—перенести Китай на нашу желѣзную дорогу...

Сильно, должно быть, прогнѣвали мы Господа-Бога, и Онъ въ гнѣвѣ своемъ лишаетъ насъ разума... *)

И несомнѣнно, что за послѣдніе три года эта «кара Божія», эти «пароксизмы безумія» поражаютъ какъ народныя массы, такъ и призванныхъ къ руководству ими.

То вдругъ намъ покажется, что темная, безграмотная, невѣжественная многомилліонная масса несчастнаго, неорганизованнаго народа не только не грозитъ намъ «нашествіемъ варваровъ извнутри», но наоборотъ немедленно осуществитъ въ Россіи «соціалистическіе идеалы» и водворитъ въ ней «диктатуру пролетаріата», нигдѣ еще на всемъ земномъ шарѣ не водворенную...

То вдругъ намъ покажется, что для разрѣшенія «аграрнаго вопроса», вопроса о малоземельѣ и безземельѣ, такъ сильно волнующаго нынѣ многомилліонный русскій крестьянскій міръ, нѣтъ ничего лучше, какъ немедленно раздать весь наличный государственный земельный фондъ деревенскимъ кулакамъ-міроѣдамъ въ подворное хуторское владѣніе, а милліоны добрыхъ русскихъ мужиковъ поскорѣе обратить въ «безземельный пролетаріатъ», въ нищихъ и проч.

То вдругъ намъ пригрезится, что въ борьбѣ съ надвигающейся «анархіей», захватывающей молодое поколѣніе народа, лишенное въ школѣ и семьѣ всякаго соціальнаго воспитанія, слѣдуетъ поскорѣе упразднить на Руси «*общину*» и «*артель*», эти двѣ единственныя, вѣками выработанныя, школы русскаго народа, въ которыхъ возросли и укрѣпились его здоровые хозяйственные, соціальные и государственные инстинкты...

То въ другъ намъ придетъ въ голову, что для устраненія малоземелья нѣтъ ничего лучше, какъ поднять сотни тысячъ земледѣльцевъ изъ внутренней (степной) Россіи, отвезти ихъ въ Амурскую тайгу, совершенно непригодную къ земледѣлію и тамъ бросить на произволъ судьбы...

То вдругъ мы надумаемъ, что для устраненія междусословной розни, для уничтоженія злобы и вражды, накопившихся въ нашемъ крестьянствѣ къ сословію крупныхъ землевладѣльцевъ-помѣщиковъ, нужно немедленно измѣнить избирательный законъ такъ, чтобы къ помѣщикамъ перешла и

---

*) Это предположеніе еще раньше меня было высказано княземъ В. П. Мещерскимъ.

верховная законодательная власть въ государствѣ,—тогда народъ несомнѣнно успокоится и мужики полюбятъ помѣщиковъ...

То вдругъ, огорченные повсемѣстнымъ упадкомъ уваженія къ законности и порядку, мы рѣшаемъ, что для возстановленія этого уваженія необходимо упразднить повсюду обычные суды и замѣнить ихъ «военно-полевою юстиціей», а для укрѣпленія «порядка»,—ввести повсюду военное положеніе и провозгласить неограниченность административнаго усмотрѣнія и «торжество поручиковъ надъ разумомъ» *)...

То вдругъ, испуганные такъ называемыми «фабричными безпорядками» (зачастую создаваемыми провокаціей), мы рѣшаемъ распустить половину рабочихъ для грабежей, разбоевъ и экспропріацій, закрыть половину фабрикъ и заводовъ, а вмѣсто нихъ учредить повсюду «охранныя отдѣленія» съ соотвѣтствующимъ количествомъ надлежащихъ «агентовъ», полагая, вѣроятно, что для процвѣтанія россійской торговли и промышленности, на первыхъ порахъ, этого будетъ вполнѣ достаточно...

Да, это все — «*пароксизмы безумія*», тѣ губительные пароксизмы, которые потрясаютъ весь организмъ несчастной Россіи.

И вотъ передъ нами, въ образѣ этого стремительнаго и скоропалительнаго проекта Амурской жел. дороги,—порожденнаго 87 ст. осн. зак., одинъ изъ этихъ «пароксизмовъ безумія», грозящій не менѣе сильнымъ потрясеніемъ, чѣмъ и всѣ другіе...

Триста милліоновъ на сооруженіе ненужной Амурской желѣзной дороги по безлюдной пустынѣ; полтораста милліоновъ на тѣсно связанное съ этимъ и такое же ненужное сооруженіе пресловутой «*второй колеи*» отъ Омска до Нерчинска для пропуска якобы могущихъ потребоваться тамъ 48 паръ поѣздовъ (!); да около 300 милліоновъ на усиленіе подвижного состава (ибо, по расчету покойнаго инженера Филоненко, на 48 паръ поѣздовъ, бѣгающихъ отъ Урала до Тихаго океана, не хватитъ наличнаго подвижного состава, даже если таковой снять со всѣхъ остальныхъ дорогъ всей Россійской Имперіи).

Итого, отъ обнищалаго и отощалаго русскаго народа, «по стратегическимъ и политическимъ соображеніямъ», требуется «безотлагательно» выложить на однѣ желѣзнодорожныя фантазіи въ Сибири не менѣе $^3/_4$ милліарда рублей (съ предоставленіемъ ему права попрежнему проживать въ «бездорожной» и «безпутной» Европейской Россіи).

Это требуется въ настоящій моментъ. А въ самомъ недалекомъ будущемъ отъ него потребуется уже сразу *нѣсколько милліардовъ*, — на «втору колею»... на тотъ свѣтъ,—на вторую японскую войну, еще болѣе ненужную, еще болѣе неосмысленную, еще болѣе кровавую и, кто знаетъ, можетъ быть, еще болѣе унизительную, чѣмъ первая...

Я глубоко убѣжденъ, что эта угрожающая и почти неминуемая война такъ же ненужна японцамъ, какъ и намъ, русскимъ, такъ же разо-

*) Это не мое выраженіе: оно заимствовано мною у покойнаго инженера П. М. Лессара, бывшаго однимъ изъ строителей закаспійской жел. дороги, а впослѣдствіи нашимъ посланникомъ въ Пекинѣ.

рительна и пагубна для нихъ, какъ и для насъ; но мы толкаемъ ихъ къ ней, подталкиваемые сами «пароксизмомъ безумія» и... и, можетъ быть, также незримымъ *вліяніемъ извнѣ* какого-то «злого генія»...

Я никогда не рѣшусь бросить открытое обвиненіе такой уважаемой и почтенной націи, какъ германская; я совѣтовалъ бы не дѣлать этого и японцамъ по отношенію къ столь же почтеннымъ и уважаемымъ націямъ, какъ Англія и Сѣв.-Амер. Соед. Штаты; но я все же думаю, что каждый самъ заботится о своихъ собственныхъ интересахъ болѣе искренно, болѣе усердно и болѣе успѣшно, чѣмъ это могли бы сдѣлать за него другіе. И весьма возможно, что Россія и Японія, взвѣсивъ свои дѣйствительныя нужды и взаимное соотношеніе, вполнѣ самостоятельно, безъ посторонняго вліянія, могли бы придти *къ иному* рѣшенію, болѣе благотворному для обоихъ народовъ...

Я не стану утверждать, что Англія и Америка натравляютъ Японію на Россію, чтобы очистить Тихій океанъ отъ японцевъ и обезпечить на немъ для себя полную свободу дѣйствій.

Я не стану также утверждать и того, что русская политика «вдохновляется изъ Берлина и Германіи (какъ о томъ говорятъ другіе) и исключительно въ интересахъ самихъ «вдохновителей». Я вѣрю, что Россіей управляютъ *русскіе* люди, преисполненные искренняго патріотизма и преслѣдующіе лишь одни интересы *россійскаго* народа и его блага. Я вполнѣ увѣренъ, что «высшія компетентныя учрежденія», о которыхъ упоминаетъ министерское представленіе въ гос. думу, *не «продаютъ Россію нѣмцамъ»*, для того, чтобы послѣдніе вычеркнули ее изъ состава европейскихъ державъ. Я не приписываю нашимъ честнымъ и просвѣщеннымъ сосѣдямъ съ Запада коварнаго и злого умысла: сослать нашу армію за Уралъ въ далекую Азію, выпустить изъ Россіи кровь и выжать изъ нея соки, чтобы, ослабивши въ конецъ, свободно и безпрепятственно распорядиться по своему усмотрѣнію всѣмъ остальнымъ Славянскимъ міромъ въ Европѣ, остающимся тогда безъ надежной русской опоры...

И все же, предо мной стоитъ неразгаданной загадкой эта Амурская желѣзная дорога, эта «вторая колея», эти 48 паръ поѣздовъ, снимающихъ вагоны и паровозы со всей Россійской Имперіи, вся эта новая дальневосточная авантюра.

Конечно, я слышалъ также и рѣчи о «достоинствѣ и чести» русской арміи и русскаго народа, о достоинствѣ и чести, якобы попранныхъ и требующихъ своего возстановленія, о нашихъ «задачахъ на Тихомъ океанѣ», якобы требующихъ безотлагательнаго разрѣшенія по краткой, но выразительной формулѣ: *господство* на Тихомъ океанѣ» (и больше никакихъ!).

Что касается чести и достоинства русской арміи, то, разумѣется, мнѣ, бывшему офицеру, прослужившему въ ея рядахъ около 40 лѣтъ, позволительно имѣть по этому вопросу свое мнѣніе. И я думаю, что тѣ, которые заботятся о чести и достоинствѣ нашей арміи, должны прежде

всего не ставить эту армію въ такое положеніе, изъ котораго она не могла бы «выйти съ честью»... Для арміи, какъ и для флота, какъ и для всего на свѣтѣ,—«невозможное—невозможно»...

Въ заботахъ о чести и достоинствѣ, о дисциплинѣ и воинскомъ духѣ въ арміи полезно также всегда имѣть въ виду, что въ наше время—пробуждающейся повсюду сознательности народныхъ массъ и критическаго отношенія ихъ къ дѣйствіямъ правительства—ничто такъ не деморализуетъ армію, какъ неудачно затѣянная, безсмысленная и безцѣльная война, непонятная народу и не соотвѣтствующая его историческимъ традиціямъ и выработаннымъ вѣками идеаламъ. И намъ со своими «экспериментами» на Дальнемъ Востокѣ приходится быть въ высшей степени осторожными: нужно опасаться, чтобы, отправляя на Дальній Востокъ милліонъ добрыхъ русскіхъ солдатъ, мы не получили бы оттуда обратно милліонъ озлобленныхъ людей. Наблюденія 1905 года даютъ нѣкоторую почву для подобныхъ опасеній...

Великое дѣло также честь и достоинства народа, націи! Но и тутъ опять не слѣдуетъ смѣшивать честь и достоинство народа съ самолюбіемъ и честолюбіемъ отдѣльныхъ лицъ. Еще болѣе того не слѣдуетъ смѣшивать ихъ съ интересами хищниковъ и казнокрадовъ, для которыхъ всякая война интересна, независимо отъ ея исхода для народа и государства...

Наконецъ, остается еще этотъ выдвигаемый иногда лозунгъ: *Господство на Тихомъ океанѣ!»*

Но я рѣшительно не знаю, чѣмъ этотъ лозунгъ умнѣе лозунга: *«Диктатура пролетаріата!»*...

Я только думаю, что послѣ пережитаго нами опыта послѣднихъ четырехъ лѣтъ оба эти лозунга съ одинаковымъ основаніемъ можно уже отнести къ категоріи «утопій» и даже съ бо̀льшимъ основаніемъ, чѣмъ многое другое...

Представленіе министерства путей сообщенія по вопросу объ Амурской жел. дорогѣ, кромѣ тѣхъ «грустныхъ размышленій», которыя я изложилъ выше, вызвало во мнѣ также и нѣкоторое чувство родственнаго удовлетворенія, чего я также не имѣю права утаить отъ читателей.

Какъ человѣкъ, не посвященный въ тайны нашихъ финансовъ, я полагалъ, что масса желѣзнодорожный линій въ Европейск. Россіи, въ Западной Сибири, въ Туркестанѣ и на Кавказѣ,—изысканія которыхъ давно уже произведены и полезность сооруженія которыхъ не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію,—остаются до сихъ поръ не построенными по той причинѣ, что у насъ нѣтъ и мы не можемъ нигдѣ раздобыть необходимыхъ для этого денегъ.

Теперь изъ министерскаго представленія, — какъ изъ источника, компетентность котораго не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію,—я узнаю, что мы свободно можемъ располагать 238 милліонами, предназначавшимися на сооруженіе Амурской жел. дороги, да милліонами 150-ью, предполагавшимися къ затратѣ на «вторую Сибирскую колею».

Въ итогѣ получается такая солидная сумма, на которую въ Европ. Россіи и въ выше перечисленныхъ районахъ можно свободно выстроить около 4 или 5-ти тысячъ верстъ желѣзнодорожныхъ линій и, значитъ, оживить раіонъ около 400.000 кв. верстъ *) или около 40.000.000 десятинъ, не въ безлюдной пустынѣ на «вѣчной мерзлотѣ», а въ дѣйствительно благодатныхъ мѣстахъ, остающихся до сихъ поръ еще не использованными,—на югѣ Европ. Россіи, на Алтаѣ, въ Западной Сибири, въ Туркестанѣ, на Кавказѣ и въ Закавказьѣ.

И эти 400 милліоновъ, пущенные въ умное дѣло, дадутъ немедленно ½-милліону рабочихъ, остающихся безъ средствъ къ существованію, честный и приличный заработокъ, а въ самомъ ближайшемъ будущемъ, черезъ какія-нибудь 10—15 лѣтъ, они, созданіемъ новыхъ цѣнностей, несомнѣнно, вернутъ государству съ избыткомъ всю произведенную имъ затрату.

Для примѣра такихъ дорогъ я приведу здѣсь названіе нѣсколькихъ линій, раіоны которыхъ непосредственно мнѣ самому извѣстны, какъ такіе, которые несомнѣнно, по моему глубокому убѣжденію, желѣзнодорожнаго пути заслуживаютъ:

	Наименованіе линій:	Протяженіе.
1)	Каменецъ-Подольскъ—Проскуровъ—Щепетовка	440 вер.
2)	Херсонъ—Екатеринославъ—Харьковъ	460 »
3)	Екатеринославъ—Полтава—Конотопъ	330 »
4)	Бахмачъ—Одесса	400 »
5)	Кіевъ—Жлобинъ	340 »
6)	Армавиръ—Майкопъ—Туапсе	340 »
7)	Нуха—Закаталы—Тифлисъ	360 »
8)	Ташкентъ (Арысь)—Вѣрный	800 »
9)	Тюмень—Омскъ	520 »
10)	Обь—Барнауль—Бійскъ	360 »
	ИТОГО	4350 вер.

Средняя стоимость версты здѣсь обойдется не болѣе 60—70 тысячъ. Значитъ отъ выше приведенныхъ 400 милліоновъ останется еще около 100 милліоновъ рублей, на которые мы могли-бы оросить въ Туркестанѣ или Закавказьѣ не менѣе милліона десятинъ земли, способной къ цѣнной культурѣ хлопка и винограда, которая давала бы странѣ въ среднемъ не менѣе 50 мил. чистаго ежегоднаго дохода. А одновременно съ этимъ, вмѣсто одной безконечной длинной и безконечно дикой линіи, мы могли бы имѣть десять болѣе короткихъ, но зато болѣе осмысленныхъ, болѣе производительныхъ и болѣе доходныхъ, обслуживающихъ не безлюдную пустыню, а раіонъ въ 400.000 кв. верстъ, съ населеніемъ не менѣе 20 милліоновъ жителей.

Я думаю, что этой возможностью слѣдуетъ воспользоваться.

---

*) Минимальный «раіонъ экономическаго вліянія» желѣзнодорожной линіи опредѣляется обыкновенно въ 40 верстъ по обѣ ея стороны.

Уже приведенныхъ мною отрывочныхъ соображеній, надѣюсь, достаточно для того, чтобы уразумѣть, что вопросъ объ Амурской желѣзной дорогѣ и «второй колеѣ», это—вопросъ въ высшей степени важный и отвѣтственный,—это, въ сущности,—*вопросъ о характерѣ и направленіи всей нашей внѣшней политики* (какъ на Востокѣ, такъ и на Западѣ), а также *и политики всего нашего государственнаго народнаго хозяйства*...

Надъ такимъ вопросомъ государственной думѣ необходимо серьезно задуматься и, предъ лицомъ грядущей исторіи, не выносить своего рѣшенія подъ впечатлѣніемъ случайнаго и преходящаго политическаго настроенія...

Д. Суботичъ.

Февраль 1908 г.

Приложеніе.

Копія письма на имя генерала А. Н. Куропаткина, въ октябрѣ 1903 года.

ВАШЕ ВЫСОКОПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВО

Алексѣй Николаевичъ.

Исполняя лично выраженное Вами желаніе имѣть и мой отзывъ о нашемъ современномъ положеніи на Дальнемъ Востокѣ и о способѣ разрѣшенія возникшей тамъ предъ нами задачи, я рѣшаюсь представить на Ваше благоусмотрѣніе нижеизложенное, какъ нѣкоторый матеріалъ относящійся къ сложной проблемѣ Дальняго Востока. Всю эту проблему, для удобства изслѣдованія, я расчленяю на слѣдующіе вопросы:

1) Дѣйствительно ли необходимо для нашей Сибирской магистрали, какъ для линіи мірового транзита, искать еще и другой выходъ въ Тихій океанъ, помимо того, который былъ намѣченъ въ Бозѣ почившимъ Государемъ въ одной изъ прекраснѣйшихъ естественныхъ гаваней Тихаго океана, — во Владивостокѣ?

2) Дѣйствительно ли Россія, эта великая и сильная сухопутная (континентальная) держава на обширномъ материкѣ Стараго Свѣта, можетъ быть таковою же великою и сильною морской державой на Тихомъ океанѣ?

3) Дѣйствительно ли Маньчжурія входитъ въ сферу естественнаго вліянія Россіи, тяготѣетъ къ ней и лежитъ въ предѣлахъ ея естественныхъ границъ? Дѣйствительно ли она имѣетъ шансы быть областью русскою, а не китайскою, не японскою и не какой-либо другою?

4) Дѣйствительно ли обладаніе Маньчжуріей обѣщаетъ Россіи обогащеніе и усиленіе?

и 5) Дѣйствительно ли для насъ необходимо противиться выходу избытка японскаго населенія съ островов на азіатскій материкъ, на берега Кореи, и дѣйствительно ли мы имѣемъ для воспрепятствованія этому и нравственное основаніе, и физическую возможность?

Всего какихъ-нибудь 10 лѣтъ тому назадъ, въ минувшее царствованіе Царя-Миротворца, эти вопросы частью еще не существовали, а частью не имѣли того тревожнаго и волнующаго значенія, которое они

пріобрѣли за послѣднее время. Вопросы эти появились какъ бы сразу и неожиданно, и тѣ отвѣты, которые мы на нихъ дали на первыхъ порахъ, едва ли можно считать окончательными, такъ какъ они давались въ условіяхъ и обстановкѣ, не гарантирующихъ достаточно спокойное сужденіе.

Попытаюсь намѣтить посильные отвѣты на эти вопросы въ настоящее время.

1) Безусловная правильность выбора Владивостока конечнымъ пунктомъ Сибирской магистрали, какъ линіи мірового транзита, можетъ быть доказана слѣдующимъ простымъ цифровымъ подсчетомъ. Средній современный грузовой пароходъ, вмѣстимостью въ 5 тыс. тоннъ, идущій къ Сибирской магистрали изъ Китая, Южной Азіи или Австраліи, дойдетъ до высоты Шанхая и затѣмъ предъ нимъ открывается вопросъ: куда направиться — къ Дальнему или къ Владивостоку? Водный путь къ Дальнему короче на три дня хода, чѣмъ къ Владивостоку; полный суточный расходъ парохода въ пути около 500 рублей; значитъ, съ этой стороны, путь къ Дальнему даетъ экономіи 1.500 руб. Далѣе слѣдуетъ движеніе груза по желѣзной дорогѣ; но линія отъ Владивостока до Харбина короче, чѣмъ линія отъ Дальняго до Харбина на 153 версты; при тарифѣ $^1/_{50}$ к. пробѣгъ этихъ 153 верстъ для 5000 тоннъ или 300.000 пудовъ средняго грузового парохода обойдется 9.180 рублей. Вычтя изъ этой цифры вышеупомянутые 1.500 рублей, мы получимъ 7.680 рублей, что составляетъ экономію, которую получаетъ каждый грузовой пароходъ, если онъ подойдетъ къ Сибирской магистрали не со стороны Дальняго, а со стороны Владивостока. Такъ обстоитъ дѣло для корабля, идущаго со стороны Южной Азіи и Австраліи; для корабля же, слѣдующаго изъ Америки, эта выгода еще больше: такъ отъ Санъ-Франциска и Ванкувера путь къ Владивостоку на два дня короче, чѣмъ къ Дальнему; выгода въ этомъ случаѣ будетъ уже равняться 10.680 руб. *). Но кромѣ этого, корабль, пришедшій въ Владивостокъ, будетъ имѣть то преимущество, что будетъ разгружаться въ болѣе защищенной и безопасной бухтѣ, чѣмъ портъ Дальняго, а дальнѣйшее слѣдованіе груза до г. Харбина будетъ совершаться по менѣе опасной, менѣе населенной враждебнымъ намъ элементомъ мѣстности, чѣмъ Ляодунъ и Южная Манчжурія, т. е. грузъ его будетъ болѣе обезпеченъ. Что же касается климатическихъ условій, то въ обоихъ портахъ они почти одинаковы и «замерзаемость» Владивостокской гавани на 2 — 3 мѣсяца, едва ли можетъ считаться препятствіемъ при существованіи современныхъ ледоколовъ. Наконецъ, относительно этой «замерзаемости» не мѣшаетъ вспомнить, что портъ С.-Петербургско-Кронштадскій, замерзающій еще болѣе Владивостокскаго, — успѣваетъ тѣмъ не менѣе принять и отправить въ

*) Если же вмѣсто $^1/_{50}$ коп. съ пудо-версты ввести въ подсчетъ нынѣ дѣйствующіе въ Манчжуріи тарифы, то выгода отъ сокращенія пробѣга грузовъ по желѣзной дорогѣ станетъ еще болѣе значительной.

теченіе года количество грузовъ по крайней мѣрѣ въ восемь разъ большее.

2) Изъ всѣхъ политическихъ и политико-экономическихъ истинъ едва-ли не самой безспорной нужно признать ту, которая гласитъ, что Россія есть держава *континентальная.* Эта весьма важная истина по временамъ какъ будто бы упускается изъ виду и забывается. Наши, возникшіе на Авганской и Персидской границѣ счеты съ Англіей вызываютъ въ насъ извѣстную ассоціацію идей, пробуждаютъ въ нашемъ представленіи соотвѣтствующія аналогіи, которыя по временамъ даютъ совершенно неправильное направленіе нашей мысли: соперничество съ Англіей вызываетъ въ насъ иногда совершенно неосуществимое стремленіе сравняться съ ней во *всѣхъ* отношеніяхъ, не оцѣнивъ ни своихъ природныхъ особенностей, ни своихъ дарованныхъ намъ Богомъ преимуществъ. Англія, по природѣ своей, держава морская; Россія, по природѣ своей—держава сухопутная. Кромѣ того, Англія — держава колоніальная и ея собственное существованіе органически связано съ существованіемъ ея многочисленныхъ, разбросанныхъ по всему земному шару, по всѣмъ его океанамъ, колоній. Для сплоченія метрополіи съ ея колоніями въ единое государственное цѣлое, сильный коммерческій и военный флотъ составляетъ прямую жизненную потребность. Ничего подобнаго не существуетъ для Россіи, занимающей въ одномъ сплошномъ кускѣ громадную территорію въ $^1/_6$ часть земного шара.

Россія — государство *самодовлѣющее.* Это другая безспорная истина, изъ которой слѣдуетъ вывести всѣ ея логическія послѣдствія. Какъ государство «самодовлѣющее», способное удовлетворить всѣ свои потребности въ предѣлахъ своихъ собственныхъ владѣній, Россія, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, при полномъ развитіи всѣхъ своихъ народныхъ и экономическихъ силъ, при разумной эксплоатаціи своихъ собственныхъ богатствъ могла бы обойтись не только безъ торговаго и военнаго флота, но и вообще безъ внѣшней торговли. Существующая нынѣ и даже энергично прогрессирующая за послѣднее время наша внѣшняя торговля едва-ли можетъ составить нашу гордость и радость. «Продаетъ» Россія, или «распродаетъ»? Вотъ вопросъ, который можно было бы поставить предъ нашей внѣшней вывозной торговлей, вообще, а предъ морской, въ частности. Продаетъ ли Россія отъ *избытка* или отъ *нужды?* Если скудные запасы вывозятся на заграничный рынокъ, когда свой собственный внутренній рынокъ по бѣдности и некультурности населенія остается безъ удовлетворенія, то радоваться — не чему, а скорѣе умѣстнѣе будетъ задуматься. Что касается нашей внѣшней морской торговли и нашего флота, какъ торговаго, такъ и военнаго, то нельзя не помнить, что попытки сдѣлать Россію морскою державою, со временъ Петра I, производились у насъ на протяженіи цѣлыхъ 200-тъ лѣтъ; но успѣхъ этихъ попытокъ никоимъ образомъ нельзя назвать блистательнымъ. Какова роль и значеніе Россіи въ дѣлѣ морской торговли на интересующемъ насъ Тихомъ океанѣ, въ ряду другихъ государствъ міра, это можно видѣть

хотя бы по цифрамъ нижеслѣдующей таблицы, дающей свѣдѣнія о количествѣ судовъ и грузовъ, прибывшихъ во всѣ китайскіе порта въ теченіе 1896 года *).

Государства:	Число судовъ:	Количество тоннъ груза.
Великобританія	19.711	21.847,082
Германія	2.090	1.945.019
Швеція и Норвегія	1.126	870.173
Японія	546	565.992
Франція	427	434.415
Данія	333	171.826
Америка	143	165.578
Россія	66	113.656

Такимъ образомъ ясно, что великая сухопутная держава, Россія, далеко не есть великая держава морская. Какъ далеко Россія до «великой державы» на Тихомъ океанѣ, это наглядно выражается сопоставленіемъ хотя бы двухъ цифръ вышеприведенной таблицы 66 и 19.711 судовъ: 113.656 и 21.847.082 тоннъ груза.

Но огорчаться этимъ обстоятельствомъ нѣтъ особенныхъ основаній: величіе Россіи все-таки не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію. Необходимо ей только считаться со своею природою и не стремиться быть тѣмъ, чѣмъ судьбою не предназначено.

Какъ безспорный и общеизвѣстный фактъ, мы должны признать, что ни колоній, ни крупныхъ торговыхъ интересовъ въ океанахъ, вообще, а въ Тихомъ океанѣ, въ особенности, у насъ нѣтъ, а какъ естественное слѣдствіе этого у Россіи до сихъ поръ, за 200 лѣтъ, не появилось и сколько-нибудь значительнаго торговаго флота. Отсутствіе колоній, торговыхъ интересовъ въ океанахъ и торговаго флота казалось бы должно, если не совершенно упразднить, то сократить до минимума нашу потребность и въ военномъ флотѣ.

Теперь мы имѣемъ эскадру около сотни вымпеловъ, сосредоточенную въ водахъ одного Тихаго океана. Такое обзаведеніе обошлось намъ около 100 милліоновъ, которые пришлось затратить на усиленіе военнаго флота въ послѣдніе годы. Но что создала за эти 100 милліоновъ Россія? Она создала для себя «Ахиллесову пяту», которой до того времени на Дальнемъ Востокѣ и на Тихомъ океанѣ у нея не было, ибо, твердо стоя на сушѣ, она была тѣмъ совершенно неуязвима. — Теперь же, въ случаѣ войны съ Японіей и ея возможными союзниками, Англіей

*) За неимѣніемъ въ данный моментъ подъ рукою другихъ источниковъ, я взялъ эти цифры изъ брошюры г. Дигаммы «Торговля съ Китаемъ». 6-лѣтняя давность этихъ цифръ едва-ли имѣетъ большое значеніе, такъ какъ особенно большихъ перемѣнъ съ того времени не совершилось и соотношенія цифръ остались почти прежнія.

и Соединенными Штатами, они имѣютъ что разбить и уничтожить, имѣютъ возможность вызвать на единоборство такого борца, котораго могутъ повалить и съ торжествомъ протрубить по всему міру свою побѣду. А чѣмъ отзовется такое происшествіе на нашихъ прусской, шведской, турецкой, персидской и афганской границахъ, это предсказать очень трудно.

Я рѣшительно не могу придавать въ военномъ дѣлѣ нашему военному флоту большее значеніе, чѣмъ онъ можетъ имѣть въ государствѣ, по природѣ своей континентальномъ. Я не могу не помнить твердо, что Россія — держава сухопутная, что вся ея сила на сушѣ: ея поэтическое олицетвореніе — въ былинномъ богатырѣ Микулѣ-Селяниновичѣ, пріобрѣтавшемъ свою богатырскую силу лишь тогда, когда онъ касался земли.

Наша военная задача вообще, и на Тихомъ океанѣ въ особенности, должна заключаться въ томъ, чтобы избѣгать сраженій на морѣ и переносить ихъ на сушу, гдѣ наша мощь несокрушима.

Чрезмѣрно большой флотъ на Тихомъ океанѣ не только не увеличиваетъ тамъ нашего могущества, а скорѣе, наоборотъ, является обузой. Максимумъ эскадры на Тихомъ океанѣ долженъ опредѣляться, на мой взглядъ, вмѣстимостью Владивостокской бухты: безопасно мы можемъ держать въ Тихомъ океанѣ лишь столько военныхъ судовъ, сколько ихъ можетъ во время войны укрыться подъ защитой Владивостокской крѣпости. Другое опредѣленіе того же максимума дастъ количество запасовъ собственнаго каменнаго угля, которымъ мы располагаемъ на нашемъ побережьи Тихаго океана. Въ виду крайней ограниченности этихъ запасовъ, искомый максимумъ, опредѣляемый этимъ послѣднимъ путемъ, едва-ли будетъ больше вышеуказаннаго.

Только что высказанное мною о нашемъ флотѣ не отнимаетъ, конечно, у него того значенія, которое онъ имѣетъ. Онъ можетъ имѣть военно-политическое значеніе тамъ, гдѣ Россіи приходится выступать въ союзѣ съ другими державами, когда союзный флотъ является исполнителемъ требованій и приговора международнаго трибунала. Эта функція флота уже и теперь имѣетъ важное значеніе, а въ будущемъ, — съ развитіемъ принциповъ международнаго права, — это значеніе возростетъ еще болѣе.

3) Наше положеніе на Дальнемъ Востокѣ осложнилось съ того самаго времени, когда измѣнились наши отношенія къ Маньчжуріи. Это произошло недавно. Какихъ нибудь 10 лѣтъ тому назадъ, во времена прошлаго царствованія, едва-ли кто-либо въ Россіи серьезно думалъ о возможности и необходимости присоединенія Маньчжуріи. Какъ далеки мы были тогда отъ мысли о вторженіи въ Маньчжурію доказываетъ, напримѣръ, тотъ фактъ, что не далѣе какъ въ 1893 году сооруженіе Сибирской магистрали между Забайкальской и Уссурійской линіями рѣшено было производить въ предѣлахъ нашей Амурской области и для желѣзнодорожныхъ изысканій въ этомъ районѣ была снаряжена большая инженерная экспедиція, на которую было ассигновано цѣлыхъ три милліона, —

сумма значительно превышающая стоимость изысканій всѣхъ другихъ участковъ Сибирской магистрали. Всего 10—12 лѣтъ тому назадъ мы не только далеки были отъ какихъ либо агрессивныхъ дѣйствій въ Маньчжуріи, но, наоборотъ, сами опасались таковыхъ со стороны Маньчжуріи: при изысканіяхъ и сооруженіи Уссурійской желѣзной дороги велись самые серьезные и продолжительные споры мѣстной администраціи съ строителями дороги о томъ, можно ли вести желѣзнодорожную линію такъ близко къ долинѣ Уссури и Маньчжурской границѣ, какъ ее проектировали, и не угрожаетъ ли это серьезной опасностью.

И вдругъ это отношеніе къ Манчжуріи, этотъ взглядъ нашъ на нее, круто измѣняются въ какіе нибудь 2 — 3 года. Послѣ китайско-японскаго столкновенія мы увидѣли, что Китай вовсе не такъ опасенъ, какъ думали, и что ему совсѣмъ не до аггрессивной политики. Это пріободрило насъ настолько, что осенью 1895 года мы снарядили экспедицію для рекогносцировки желѣзнодорожной магистрали по сѣверной Манчжуріи. Промѣрныя и съемочныя работы этой экспедиціи, открыто и безпрепятственно совершаемыя на Китайской территоріи, позволили намъ думать, что также безпрепятственно мы можемъ и построить здѣсь желѣзную дорогу, и экслоатировать ее. Мысль о сооруженіи дороги въ предѣлахъ Амурской области была брошена и желѣзнодорожную магистраль рѣшено было провести по Маньчжуріи. Недавно еще покойный генералъ-губернаторъ бар. Корфъ огорчался самымъ серьезнымъ образомъ тѣмъ, что вотъ въ такомъ-то мѣстѣ линія проходитъ на протяженіи 3 или 5 верстъ слишкомъ близко къ правому берегу пограничной Уссури и лежитъ подъ выстрѣлами, съ лѣваго, Манчжурскаго берега; а теперь мы смѣло повели линію на протяженіи цѣлыхъ 1500 верстъ прямо по Манчжурской территоріи, въ разстояніи 400—500 верстъ отъ лѣваго, русскаго, берега Амура. Проходитъ еще годъ или два и мы уже и этимъ не ограничиваемся, а рѣшаемъ проложить еще 1.000 верстъ желѣзной дороги, на этотъ разъ уже по густо заселенной Южной Манчжуріи, колыбели Китайской династіи. Идя дальше въ томъ же направленіи, въ наши умы скоро начала проникать мысль, что мы можемъ прямо окупировать не только Манчжурію, но и сосѣднюю ей Корею; что эти обѣ области не только находятся въ сферѣ естественнаго нашего вліянія, но и прямо предназначены судьбой сдѣлаться нашей полной собственностью и превратиться въ русскія области.

Возможно, однако, нѣкоторое сомнѣніе въ правильности такого воззрѣнія. Совершенно объективныя цифровыя данныя о пространствѣ, количествѣ и плотности населенія въ Маньчжуріи и Кореѣ и въ окружающихъ ихъ областяхъ и государствахъ уже достаточно наглядно могутъ показать намъ какъ слабы и даже совершенно безнадежны шансы превращенія Манчжуріи и Кореи въ русскія области и указать, гдѣ находится дѣйствительный источникъ естественнаго на нихъ вліянія и откуда колонизаціонное движеніе въ Манчжурію и Корею имѣетъ твердую подъ собой почву и раціональное обоснованіе.

Вотъ эти цифры:

Государства и области.	Пространство кв. вер.	Число жителей (кругл. цыфр.)	Плотность населенія на кв. вер.
Сѣверная Маньчжурія *)	450.000	3.000.000	$6^2/_3$
Южная	150.000	9.000.000	60
Корея	220.000	5.280.000	24
Японія	420.000	46.200.000	110
Китай (Шаньдунь и Чжили) . .	360.000	60.000.000	166
Приамурскія области, безъ Камчатки, Сахалина и сѣверныхъ округовъ	1.500.000	1.000.000	$^2/_3$
Россійская Имперія	22.000.000	132.000.000	6
Европейская Россія	4.000.000	94.000.000	$23^1/_2$

Какъ при взглядѣ на карту метеорологическаго бюллетеня по цифрамъ барометрическихъ показаній, мы можемъ съ нѣкоторой вѣроятностью опредѣлить направленіе воздушныхъ теченій въ ближайшемъ будущемъ, такъ и по цифрамъ вышеприведенной таблицы, но только съ гораздо большей увѣренностью, мы можемъ указать, *откуда* возможно въ ближайшемъ будущемъ колонизаціонное движеніе въ Манчжурію и Корею и гдѣ оно будетъ имѣть подъ собою твердую почву. Здѣсь ясно, что колонизаціонная струя въ Манчжурію и Корею бьетъ съ такой несокрушимой силой со стороны Китайскаго Шаньдуня и Чжилійской провинціи, и со стороны Японіи, противиться которой со стороны Россіи просто невозможно. Съ одной стороны, дѣйствуетъ такая могучая струя, какъ 166 и 110 человѣкъ на квадратную версту, а съ другой такое безсиліе, какъ $^2/_3$ человѣка.

Конечно, обладаніе страною возможно и безъ колонизаціи, безъ заселенія народомъ-побѣдителемъ; но это возможно лишь въ такой странѣ, гдѣ нѣтъ въ наличности прочно установившейся государственной организаціи, гдѣ побѣдители охотно признаются правителями завоеванной страны, какъ творцы и охранители спокойствія, порядка и законности. Таково положеніе наше въ Туркестанѣ и Закаспійскомъ краѣ. Но ни Манчжурія, ни Корея, ни тѣмъ паче Китай и Японія не имѣютъ съ этими областями ни малѣйшаго сходства.

4) Что касается тѣхъ общихъ условій, въ которыя поставлены всѣ наши предпріятія въ Манчжуріи съ экономической стороны, то объ этомъ можно составить понятіе хотя бы по слѣдующему примѣру:

Стоимость сооруженія одной версты желѣзной дороги обошлась:

На Забайкальской линіи	77.170	руб.
» Уссурійской «	64.529	»
а на Манчжурскихъ линіяхъ	152.000	» *)

*) Подъ Сѣверной Манчжуріей я разумѣю четыреугольникъ, ограниченный Амуромъ, Уссури, Аргуню и линіей желѣзной магистрали съ премыкающей къ ней съ юга 25-ти верстной полосою.

*) Цифра взята у профессора Мигулина.

Условія потройки во всѣхъ 3-хъ случаяхъ приблизительно одинаковы, а «перерасходъ» на Манчжурскихъ линіяхъ получается около 80 тысячъ на версту. Принявъ даже въ расчетъ болѣе тяжелый типъ рельсовъ, стоимость охраны и большее количество станціонныхъ построекъ, «*перерасходъ*» на всю дорогу, всетаки, составитъ *не менѣе 150 милліоновъ*.

Взятый мною желѣзнодорожный примѣръ, хотя и самый грандіозный, но, къ сожалѣнію, далеко не единственный. Наряду съ сооруженіемъ Манчжурскихъ линій идетъ и пріобрѣтеніе довольно многочисленной флотиліи «Общества Кит. Вост. жел. дороги» и сооруженіе порта Дальняго для города Дальняго, и города Дальняго для порта Дальняго. Міровое, государственное, политическое и экономическое значеніе всѣхъ этихъ сооруженій еще не выяснилось, но стоимость ихъ уже опредѣлилась и оказалась весьма значительной.

Мысль о занятіи Манчжуріи несомнѣнно явилась у насъ подъ вліяніемъ того предположенія, что предпріятіе это не только будетъ выгодно для Россіи въ матеріальномъ отношеніи, не только обогатитъ ее, но и будетъ содѣйствовать возвеличенію ея значенія и силы въ политическомъ международномъ отношеніи.

Идемъ ли мы на Дальнемъ Востокѣ,—къ обогащенію, или раззоренію,—это мы можемъ до нѣкоторой степени выяснить на совершенно объективныхъ, цифровыхъ, данныхъ. Въ экономическомъ отношеніи нашъ коренной Дальній Востокъ вообще никогда не давалъ доходовъ, а всегда дефициты, превышеніе государственныхъ затратъ надъ получаемыми казною поступленіями. Но любопытно однако и весьма поучительно прослѣдить поступательное движеніе этихъ дефицитовъ. Къ сожалѣнію, въ данный моментъ, въ Петербургѣ, я не располагаю надлежащими матеріалами и документами; я пользуюсь данными изъ статьи М. Н. Васильева (Дигамма), печатавшейся въ 1900 году въ газетѣ «Дальній Востокъ» и перепечатанной въ одной изъ книгъ г. Шарапова, которая находится у меня въ рукахъ въ данную минуту. Здѣсь имѣются, между прочимъ, заимствованныя изъ оффиціальныхъ источниковъ,—изъ свѣдѣній Хабаровской казенной палаты,—цифровыя данныя о расходахъ, приходахъ и дефицитахъ за послѣднюю половину минувшаго столѣтія *по Приморской* области, въ судьбѣ которой явственнѣе всего отражались наши дѣла на Дальнемъ Востокѣ. Изъ цифровыхъ данныхъ названной статьи я дѣлаю слѣдующее сопоставленіе:

Дефициты по Приморской области были:

Средній годовой за періодъ 1850—1887 годы	1.170.042	руб.
Въ 1888 году	5.105.656	«
« 1889 «	6.805.552	«
« 1890 «	9.076.898	«
« 1891 «	7.196.392	«
« 1892 «	11.935.022	«
« 1893 «	12.924.857	«
« 1894 «	14.559.671	«

Въ 1895 году		17.315.397 руб.
« 1896 «		18.749.871 «
« 1897 «		21.971.502 «
а въ 1898 «		25.205.899 « .

Не менѣе любопытно будетъ и сопоставленіе среднихъ годовыхъ цитовъ Приморской Области *по десятилѣтіямъ*, въ ихъ хронологическомъ порядкѣ.

Средніе годовые дефициты составляли:

Въ 50-хъ годахъ		35.519 руб.
» 60-хъ »		281.029 »
» 70-хъ »		1.564.049 »
» 80-хъ »		4.101.464 »
» 90-хъ »		16.091.127 »

Т. е. средніе годовые дефициты области за послѣднее время возрасли по сравненію съ 60-ми годами въ 57 разъ, а по сравненію съ 50-ми *въ 453 раза!*

Что же это обозначаетъ и чѣмъ все это объясняется?

Обозначаетъ это то, что мы идемъ на нашемъ Дальнемъ Востокѣ отнюдь не къ «обогащенію», а скорѣе къ разоренію и истощенію. Мы катимся по наклонной плоскости, которая, если во время не остановимся, можетъ привести насъ на край пропасти... Мы должны усвоить себѣ одну, весьма простую, но безусловно важную истину:

Великая держава отнюдь не можетъ и не обязана навязывать сложную и трудную «міровую политику» всякой части своихъ владѣній.

Англія, напримѣръ, безусловно—великая держава; но ея Канада никакой міровой политики не знаетъ. Точно также и С.-Американскіе штаты—безусловно великое государство, но Аляска—еще дальше отъ всякой міровой политики, чѣмъ Канада. И ни Англія, ни С.-Американскіе Штаты не терпятъ отъ сего въ своемъ достоинствѣ ни малѣйшаго ущерба...

Ни англичане изъ Канады, ни американцы изъ Аляски не угрожаютъ всему міру и, наоборотъ, не опасаются тамъ всемірнаго на себя нападенія, хорошо понимая, что это совсѣмъ неподходящія мѣста для такихъ угрозъ и опасеній.

Вотъ то, что нами уже давно упущено изъ виду, и о чемъ вспомнить, надъ чѣмъ задуматься непремѣнно слѣдуетъ. Послѣ затратъ на Маньчжурскую желѣзную дорогу, на укрѣпленіе Портъ-Артура, на сооруженіе порта Дальняго, на усиленіе флота въ Тихомъ океанѣ и на другія предпріятія въ Маньчжуріи и ради Маньчжуріи *не менѣе милліарда рублей,* мы въ данный моментъ находимся въ такомъ положеніи: мы стянули на Дальній Востокъ въ Маньчжурію и ради Маньчжуріи войско около 180.000 человѣкъ; положивши среднее суточное бюджетное содержаніе около рубля на солдата, да присоединивъ сюда содержаніе 100 военныхъ

судовъ съ находящимся на нихъ экипажемъ, мы получимъ *не менѣе 200 тысячъ рублей расхода ежедневно!*

Тутъ есть надъ чѣмъ задуматься, и съ тѣмъ большимъ основаніемъ, что конца такимъ днямъ съ 200-тысячной ежедневной контрибуціей не предвидится. *Мы ждемъ со дня на день войны;* если ее не будетъ сейчасъ зимою, то она все-таки возможна весною, или лѣтомъ; если ея не будетъ въ 1904 году, то все-таки придется ждать въ 1905 г. и т. д. до безконечности. Даже самая побѣдоносная война едва-ли положитъ конецъ этому грустному положенію дѣла, ибо она все-таки не уничтожитъ двухъ сформировавшихся и окрѣпшихъ государствъ,—Японіи съ 46 и Китая съ 400 милліонами жителей. Считаться съ ними все-таки придется и послѣ побѣды...

5) Изъ-за чего, почему и для какой цѣли мы взвалили на свои плечи такое непосильное бремя? Отвѣты на этотъ вопросъ нѣсколько сбивчивы и противорѣчивы. То мы увѣрены, что намъ нуженъ «выходъ въ океанъ». Но, во-первыхъ, этотъ выходъ, и очень недурной, у насъ имѣется во Владивостокѣ; а во-вторыхъ, самая потребность въ «выходѣ» на Тихій океанъ пока не такъ ужъ настоятельна, ибо «выходить» тамъ *не съ чѣмъ* (на пространствѣ 5—6 тысячъ верстъ кругомъ нѣтъ почти никакой промышленности) и *не кому* (населенія по $^1/_2$ человѣка на кв. версту). То насъ начинаетъ одолѣвать разные безпричинные страхи,—намъ кажется, что вотъ сейчасъ двинутся на насъ всѣ китайцы и японцы и заполонятъ, и заполнятъ собою не только все Пріамурье, а и всю Сибирь до самаго Ледовитаго океана. Но на эти «страхи» и опасенія китайцы и японцы могли бы не безъ нѣкотораго основанія отвѣтить Россіи словами извѣстной комедіи Островскаго: «да кто тебя, матушка, обидитъ,—ты сама всякаго обидишь!..» То, наконецъ, мы ударяемся въ противуположную крайность и намъ думается, что весь міръ съ его государствами и народами долженъ принадлежать намъ, и если еще нѣкоторые государства и народы не признаютъ нашей власти, такъ это съ нашей стороны недосмотръ, упущеніе и попустительство.

Нужно дать себѣ ясный отчетъ въ томъ, *чего мы хотимъ на Дальнемъ Востокѣ, что намъ нужно, а главное, что намъ подъ силу.* Японія, долго спорившая съ Китаемъ изъ-за протектората надъ Кореей, рѣшила, наконецъ, споръ войною и силою оружія принудила уступить этотъ протекторатъ ей, чтобы имѣть возможность часть своего стѣсненнаго населенія пристроить въ Кореѣ. Что мы можемъ имѣть противъ осуществленія этого вполнѣ естественнаго и законнаго права, этого жизненнаго вопроса Японіи?—Ровно ничего, и счеты Китая съ Японіей нисколько насъ не касаются. Опасаться же, что японцы чрезъ Корею, а китайцы чрезъ Маньчжурію устремятся въ наши владѣнія и вытѣснятъ насъ изъ Сибири, едва ли есть основаніе. Для народовъ южныхъ, субтропическихъ, къ каковымъ, по природѣ, нужно отнести также китайцевъ и японцевъ, предѣлъ территоріальнаго расширенія положенъ самыми физикогеографич. условіями. Въ широтахъ нашего Пріамурья и китайцы и японцы уже

бывали, но прочно не обосновывались и своимъ пребываніемъ здѣсь н. дорожили. Этимъ отчасти объясняется почти полное непротивленіе Китая при занятіи нами Амура и столь слабое сопротивленіе Японіи при занятіи нами Сахалина. Наоборотъ, что касается южной Маньчжуріи и Кореи, то обратить ихъ въ русскія области мы не имѣемъ возможности, а удержать естественный потокъ сюда избытка населенія изъ Шаньдуня, Чжили и Японіи не только не въ нашей власти, но, пожалуй, даже и не во власти самого китайскаго и японскаго правительства, ибо этотъ потокъ бьетъ и катится сюда съ несокрушимой силою, которая уже и теперь опредѣляется внушительной цифрой 166 и 110 человѣкъ на кв. версту. Тутъ всякая борьба будетъ только напрасной тратой времени, крови и денегъ.

Какой же окончательный, практическій выводъ изъ всѣхъ указанныхъ выше фактовъ и высказанныхъ соображеній?—Выводъ несомнѣнно тотъ, что намъ необходимо по возможности *ликвидировать свое предпріятіе въ Манчжуріи,* ликвидировать возможно *скорѣе* и возможно полнѣе и тщательнѣе.

Есть три силы, которыми государство можетъ властвовать надъ другой народностью, областью или государствомъ. Это—во-первыхъ, сила народной *массы,* сила численнаго перевѣса своей народности, которая можетъ войти широкимъ потокомъ и залить собою все данное пространство, вполнѣ его ассимилировавши; во-вторыхъ,—сила *культурнаго превосходства,* гдѣ одна народность властвуетъ надъ другою, какъ руководитель духовной, умственной, экономической и вообще культурной жизни; наконецъ, въ-третьихъ — сила *военно-политической и государственной организаціи,* гдѣ одна народность является вождемъ, организаторомъ и защитникомъ другой и создастъ изъ бродящихъ и безпорядочно волнующихся элементовъ стройный государственный организмъ, обезпечивающій для жизни спокойствіе, порядокъ и законность. Примѣрами приложенія и дѣйствія этихъ трехъ силъ въ исторіи Россіи можно указать: для первой—ассимиляцію Московскимъ княжествомъ большинства племенъ и народностей Европейской Россіи; для второй—отношеніе Россіи къ такимъ инородческимъ племенамъ, какъ татары, киргизы, буряты, якуты и проч.; и для третьей—наше отношеніе къ племенамъ и народностямъ Кавказа, Закаспійскаго края и Туркестана.

Что касается вполнѣ окитаенной Маньчжуріи и значительно уже японизированной Кореи, то здѣсь ни одна изъ вышеперечисленныхъ силъ для Россіи неприложима. Ни для Манчжуріи, ни для Кореи—мы не нужны. Въ этомъ тѣмъ легче признаться, что ни Корея, ни Южная Маньчжурія намъ также ненадобны. Чѣмъ скорѣе и чѣмъ полнѣе ликвидируемъ мы здѣсь свои счета, тѣмъ лучше.

Къ сожалѣнію, произвести эту «ликвидацію» въ той полнотѣ, какъ это было бы желательно, въ настоящее время, уже невозможно. За

послѣднія 5—6 лѣтъ мы такъ далеко зашли, что полное возвращеніе «status quoante» теперь уже немыслимо. 1.500 верстъ манчжурской линіи отъ Забайкалья до Уссурійскаго края врѣзались въ нашу Сибирскую желѣзнодорожную магистраль и сдѣлали невозможной ея правильную и безопасную эксплоатацію безъ обладанія тою территоріей, по которой эти 1.500 верстъ пролегаютъ. *Сѣверная Манчжурія*,—(тотъ четыреугольникъ, границы котораго я очертилъ выше берегами Аргуни, Амура, Уссури и линіей манчжурской части Сибирской магистрали съ 25-верстною полосою), — должна безусловно находиться въ нашемъ вѣдѣніи и распоряженіи. Этого требуютъ не только *наши* интересы, но и интересы *всего культурнаго міра*, такъ какъ Сибирская магистраль, въ той или другой мѣрѣ, но безусловно будетъ служить линіей мірового транзита, а въ правильной, спокойной и безопасной ея эксплоатаціи заинтересованы всѣ государства, которымъ придется пользоваться ея услугами для мірового товаро-обмѣна, сообщеній и передвиженій.

«Отчужденіе» нами Сѣверной Манчжуріи, помимо сказаннаго, имѣетъ еще и физико-географическія основанія. *Данный раіонъ въ гидрографическомъ отношеніи составляетъ часть того же Амурскаго бассейна, большая часть котораго уже входитъ въ составъ нашего Пріамурскаго края.* По включеніи этого раіона въ наши владѣнія, наименованіе нашего края «*Пріамурскимъ*» получитъ несомнѣнно большее основаніе. Водный, самый дешевый и общедоступный путь, представляемый рѣками амурскаго бассейна, несомнѣнно *связываетъ собою* весь орошенный имъ раіонъ *въ одно единое цѣлое, которое и должно находиться въ чьемъ-либо единомъ и нераздѣльномъ вѣдѣніи. Бассейнъ Амура—это и есть русскій Дальній Востокъ!*

Далѣе, наше отношеніе къ *Сѣверной* Манчжуріи, несомнѣнно, совершенно иное, чѣмъ къ *Южной*. При пространствѣ первой втрое большемъ, чѣмъ во второй, населеніе здѣсь втрое меньше; значитъ—плотность его въ девять разъ меньшая, а значитъ и возможность здѣсь колонизаціи и ассимиляціи края Россіи имѣетъ въ *девять разъ болѣе шансовъ*.

На какихъ началахъ должно быть произведено это «отчужденіе» Сѣверной Манчжуріи въ собственность Россіи?

Мое убѣжденіе таково, что оно должно и можетъ быть сдѣлано *на началахъ мирной, честной и добросовѣстной коммерческой сдѣлки съ Китаемъ;* на тѣхъ, приблизительно, началахъ, на какихъ 40 лѣтъ тому назадъ совершено было отчужденіе нашей Аляски въ пользу Американскихъ Штатовъ.

Совершить такую покупку у Китая мы можемъ безъ особенныхъ финансовыхъ напряженій, такъ какъ расплата здѣсь возможна не деньгами, а такъ сказать, «натуральнымъ обмѣномъ». Южную Маньчжурію мы безусловно должны оставить навсегда въ полномъ и нераздѣльномъ владѣніи Китая. Уходя изъ Южной Манчжуріи, намъ, конечно, пришлось бы передать въ его собственность и всѣ тѣ цѣнныя сооруженія, которыя мы тамъ создали: около 1.000 верстъ Южно-Маньчжурской вѣтви желѣз-

ной дороги, городъ и портъ Дальній, укрѣпленія, казармы и постройки въ Портъ-Артурѣ *) и на Квантунѣ,—все это въ совокупности составитъ такую цѣнность, которая можетъ дать почти полный «эквивалентъ» Сѣверной Манчжуріи.

Такой способъ ликвидаціи нашихъ дѣлъ въ Манчжуріи, можетъ возбудить, конечно, одинъ весьма серьезный вопросъ: можемъ-ли мы въ настоящую минуту, при настоящей неподготовленности и военной слабости Китая оставить безопасно въ его рукахъ такія цѣнности, какъ 1.000-верстная линія Южно-Маньчжурской вѣтви, портъ Дальній, укрѣпленія и доки Портъ-Артура? Въ состояніи ли Китай удержать ихъ въ своихъ рукахъ и не попадетъ ли все это въ такія руки, гдѣ обратится въ опасное противъ насъ оружіе?

Да, это такой вопросъ, который нельзя оставить безъ отвѣта. Отвѣтъ же на этотъ вопросъ подсказываетъ та великая и мудрая политическая идея, которая осуществлена была въ жизни въ Бозѣ почившимъ Царемъ-Миротворцемъ, дѣйствительно даровавшимъ намъ прочную гарантію мира на нашемъ Европейскомъ Западѣ.

Я подразумѣваю здѣсь *идею, легшую въ основу великаго Франко-Русскаго соглашенія»*.

Намъ остается только примѣнить ту-же идею и къ нашему положенію на Дальнемъ Востокѣ. Подобно тому, какъ на Западѣ мы парализовали и обезвредили воинственные и агресивные порывы Германіи союзомъ съ Франціей, мы также и на Дальнемъ Востокѣ можемъ обезопасить себя отъ всякихъ хотя и не угрожающихъ нынѣ, но все-таки возможныхъ враждебныхъ поползновеній со стороны Японіи, Англіи и Германіи, путемъ подобнаго же «соглашенія» съ такимъ государствомъ, съ которымъ у насъ ни въ прошломъ не было, ни въ будущемъ не предвидится никакихъ враждебныхъ столкновеній.

Я подразумѣваю здѣсь *союзъ съ Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами:* осуществивъ, по аналогіи съ Франко-Русскимъ союзомъ и другое Русско-Американское соглашеніе **).

Если бы союзъ съ Америкой могъ осуществиться, то упоминавшіяся выше затрудненія при передачѣ Китаю Южной Маньчжуріи—легко устранимъ. Китай, технически неподготовленный къ самостоятельной эксплоатаціи 1.000-верстной линіи жел. дороги и другихъ нашихъ сооруженій въ Южной Маньчжуріи, можетъ сдать эту эксплоатацію нашимъ союзникамъ американцамъ на тѣхъ же началахъ, на какихъ нынѣ эксплоатируется Пекинъ-Шанхайгуаньская линія англичанами. Появленіе же въ Манчжуріи американцевъ едва-ли можетъ обезпокоить китайцевъ; скорѣе, наоборотъ, встрѣтитъ ихъ сочувствіе, какъ появленіе элемента, парализующаго болѣе опасное для нихъ давленіе со стороны Англіи, Японіи и Германіи. Параллельно съ союзомъ Русско-Американ-

*) Выговоривъ пользованіе портомъ и докомъ въ Портъ-Артурѣ, какъ нынѣ имъ пользуются китайцы

**) Теперь, разумѣется, комбинація должна быть иною. Авт.

скимъ необходимо всѣми силами *стремиться и къ установленію добрыхъ отношеній къ Японіи*, на почвѣ общности интересовъ.

Необходимо еще сказать нѣсколько словъ объ одномъ вопросѣ, достаточно сильно интересующемъ населеніе только что оставленнаго мною Пріамурскаго края. Это—вопросъ о *будущей резиденціи Намѣстника*, о будущемъ административномъ центрѣ.

Я полагаю, что мѣсто для резиденціи,—близъ которой должны находится также канцеляріи главныхъ управленій, архивъ, штабъ, арсеналъ, главный интендантскій складъ и пр.,—должно удовлетворять слѣдующимъ требованіямъ: 1) находиться на территоріи съ преобладающимъ *русскимъ* населеніемъ, 2) совершенно быть *обезпеченнымъ* не только отъ непріятельскаго вторженія, но и отъ непріятельской бомбардировки, 3) лежать если не въ самомъ центрѣ края, то по возможности къ нему ближе и 4) имѣть *удобные пути сообщенія* со всѣми его частями, по возможности сухопутныя и водяныя одновременно. Такимъ требованіямъ, противъ которыхъ едва ли кто будетъ спорить, изъ всѣхъ «семи городовъ», на мой взглядъ, удовлетворяетъ только одинъ *Хабаровскъ*.

Если въ составъ Пріамурскаго края будетъ включена и сѣверная часть Манчжуріи (въ видѣ новой «Заамурской области»), если территорія края совпадетъ съ площадью амурскаго бассейна, если нашей задачей на Дальнемъ Востокѣ будетъ не исканіе пресловутыхъ «выходовъ», не «угроза всему міру», а мирное наслажденіе, укрѣпленіе и развитіе русской жизни въ дарованномъ намъ Богомъ обширномъ краѣ изъ четырехъ большихъ областей, спаянныхъ въ одно цѣлое удобнѣйшими водными путями амурскаго бассейна, — если все это будетъ такъ, — то болѣе разумнаго, болѣе естественнаго и удобнаго пункта для резиденціи края, чѣмъ городъ Хабаровскъ,—едва-ли можно и придумать.

Хабаровскъ былъ указанъ, какъ наиболѣе раціональный пунктъ для резиденціи первымъ генералъ-губернаторомъ края, покойнымъ барономъ А. Н. Корфомъ, и послѣдующіе его пріемники вполнѣ раздѣляли это его мнѣніе. Утвержденный въ почетномъ званіи главнаго административнаго центра края въ Бозѣ почившимъ Государемъ и получивъ по Его волѣ желѣзнодорожную вѣтвь, связывающую его съ Сибирской магистралью, Хабаровскъ по справедливости можетъ именоваться однимъ изъ «памятниковъ минувшаго царствованія», а въ будущемъ, когда на обширной площади амурскаго бассейна укрѣпится и разовьется *мирная* и добрая *русская жизнь*, Хабаровскъ, несомнѣнно будетъ однимъ изъ лучшихъ памятниковъ незабвенному *русскому Царю-Миротворцу*.

Д. Суботичъ.

С.-Петербургъ.
Октябрь 1903 г.

Продается во всѣхъ главнѣйшихъ книжныхъ магазинахъ.

